N° 342 — 8e Année. — (Tous les Jeudis)

40 Centimes. — 30 Mars 1905

LA VIE AU GRAND AIR

Au Concours Hippique de Pau
LE PASSAGE DU TALUS

Publications Pierre Lafitte
La Vie au Grand Air — Femina — Musica

9, avenue de l'Opéra, Paris
Je sais tout. — La Joie des Enfants

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES

Adresse Télégr: AMCHARLEY. PARIS
Téléphone 549-77 509-36

MAGASIN DE VENTE

C. L. Charley.

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

Agents pour l'Angleterre :
CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C.

Succursales du Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE
A. BLACK Ld., 30, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot

Panier pour enfants s'adaptant aux motocyclettes du papa et de la maman.

Un nouveau sport en Amérique. Il s'agit d'attraper à la ligne, dans une piscine, des baigneurs de bonne volonté.

— Vous voyez dans quel état sont les routes. Vous avez voulu sortir tout de même. Ça vous apprendra à vouloir faire gras pendant le Carême.

Les fiacres automobiles.
— C'est-il à l'heure ou à la course?
— Comme vous voudrez... C'est pour aller à Amiens.

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

GUÉRISON RAPIDE ET SÛRE
Boiteries, Ecarts, Forts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Parvins, Courbes
Effet gradué à volonté
La Boîte avec brochure franco 5f50

MÉRÉ DE CHANTILLY A ORLÉANS

LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux

La Bouteille: 5f
franco en Gare: 5f60

EMBROCATION MÉRÉ

MOTRICINE

"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

MOTO NAPHTA

GLYCÉRINE SAVONNEUSE
SAVON LIQUIDE
délicieusement parfumé.

Conserve la Peau toujours nette et souple en la préservant des ENGELURES et des CREVASSES.
N'est pas caustique comme le Savon noir tout en étant aussi efficace.
L. T. PIVER, PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty. —

Jante Démontable Peter, Brev. s.g.d.g.

Amsterdam-Stockolm
Bruxelles - Londres
Francfort s.-M.
Milan — Pleins — Peter — Berlin

LE NOUVEAU PNEU
Simplex-Peter

Vienne — Pneus — Peter — Zurich
PARIS
107, r. de Courcelles
Téléphone 546-60

Aucune bicyclette à pétrole ne peut être plus parfaite que

L'AUTOCYCLETTE CLEMENT

2 ch. 3/4
Depuis 850 fr.

fourche rigide ou élastique.
Admission commandée mécaniquement ou automatique, magnéto ou accumulateurs.
Pneus Dunlop, etc.

Modèle spécial léger
1 ch. 3/4
Prix : 675 fr.

Direction : 38, Avenue de la Grande-Armée, Paris. — Usines à Tulle et au Pré-Saint-Gervais.

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
D'une pureté absolue.
GUÉRISON RADICALE et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, boul. St-Honoré, PARIS

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

30 MARS 1905. — N° 342
Pierre Lafitte et C^ie^, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1^er^)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET C^ie^, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ :
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . 2 fr.
LA PAGE. . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 750 fr.

(Cl. Chusseau-Flaviens'.

S. A. S. LE PRINCE DE MONACO

S. A. S. le Prince Albert ne se contente pas d'être le président d'honneur du grand Meeting de canots automobiles, il est un sportsman dans l'acception la plus élevée du mot. Il pratique même avec ferveur la motocyclette, cette automobile démocratique, et il ne craint pas de se rendre, par la route, de Monaco à son château de Marchais, dans l'Aisne. (Voir l'article page 244).

SPORTSMAN ET SAVANT

S. A. S. le Prince Albert de Monaco est un sportsman ; il pratique plusieurs sports avec succès, et quelques-uns avec passion : c'est le plus intrépide yachtsman qui existe actuellement, et il a fait flotter son pavillon sous l'équateur aussi bien que sous le cercle polaire. Non seulement il pratique les sports, mais il les protège, et le « Meeting de Monaco » qui sera l'événement sensationnel du yachting automobile, lui doit, sinon l'existence, du moins son succès éclatant.

S. A. S. Albert Ier, prince de Monaco.

S'IL est une personnalité qui symbolise, sous sa forme la plus haute, l'union de la science et des sports, c'est incontestablement celle de S. A. S. Albert Ier, prince souverain de Monaco, membre correspondant de l'Académie des Sciences de Paris.

Consacrant à la science ses loisirs et sa fortune, le Prince de Monaco a illustré son nom par des recherches d'océanographie. S'attachant à faire progresser cette science née d'hier, il a fait construire, pour se livrer à ses recherches favorites, d'abord une goélette à voile de 200 tonneaux, l'*Hirondelle*, avec laquelle il fit de remarquables explorations sous-marines dans la région des Açores. Mais ce navire ne pouvait suffire à l'activité de l'océanographe princier : un trois mâts à machine auxiliaire, la *Princesse Alice*, remplaça l'*Hirondelle*.

Toutefois, ce n'était encore qu'une étape : un troisième navire fut construit sur les plans du Prince, une nouvelle *Princesse Alice*, celle sur laquelle le savant navigateur poursuit actuellement ses recherches. C'est un magnifique bateau en acier, pouvant filer 14 nœuds à la vapeur. Les installations du Prince y sont confortables, mais sans luxe inutile : tout y est sacrifié à la science qui est la déesse de ce temple flottant. Des treuils permettent de sonder à 12.000 mètres de profondeur et de draguer au chalut à 6.000 mètres ; des laboratoires qui rendraient jaloux ceux des plus modernes universités permettent aux naturalistes d'étudier les échantillons recueillis, de les préparer, de les conserver.

Sur ce beau navire, le Prince a accompli déjà des croisières fructueuses en résultats scientifiques de premier ordre, dans la Méditerranée, aux Açores, aux Canaries et enfin au Spitzberg, dans les mers polaires, où, indépendamment de ses explorations de la faune sous-marine, il a établi une carte exacte et mesuré un arc du méridien. Tous ces travaux lui valurent de faire partie de l'Institut de France en 1891.

Marin consommé, le prince Albert commande lui-même la *Princesse Alice*.

Tout ce qui touche à la mer l'intéresse. Il fut l'initiateur du « Meeting de Monaco », dans lequel les canots automobiles, en luttant de vitesse, doivent faire la démonstration de leur qualité nautique et montrer si vraiment on peut espérer, dans l'avenir,

Le Prince sur son yacht.

Le Prince Albert commande lui-même son yacht ; marin consommé, il a servi comme enseigne de vaisseau en Espagne, et comme lieutenant de vaisseau dans la marine française, en 1870.

Le Prince de Monaco conduit ses invités à bord de la *Princesse Alice*.
Le Prince est à la barre de l'embarcation qui va accoster et ne navigue plus que sur son erre.

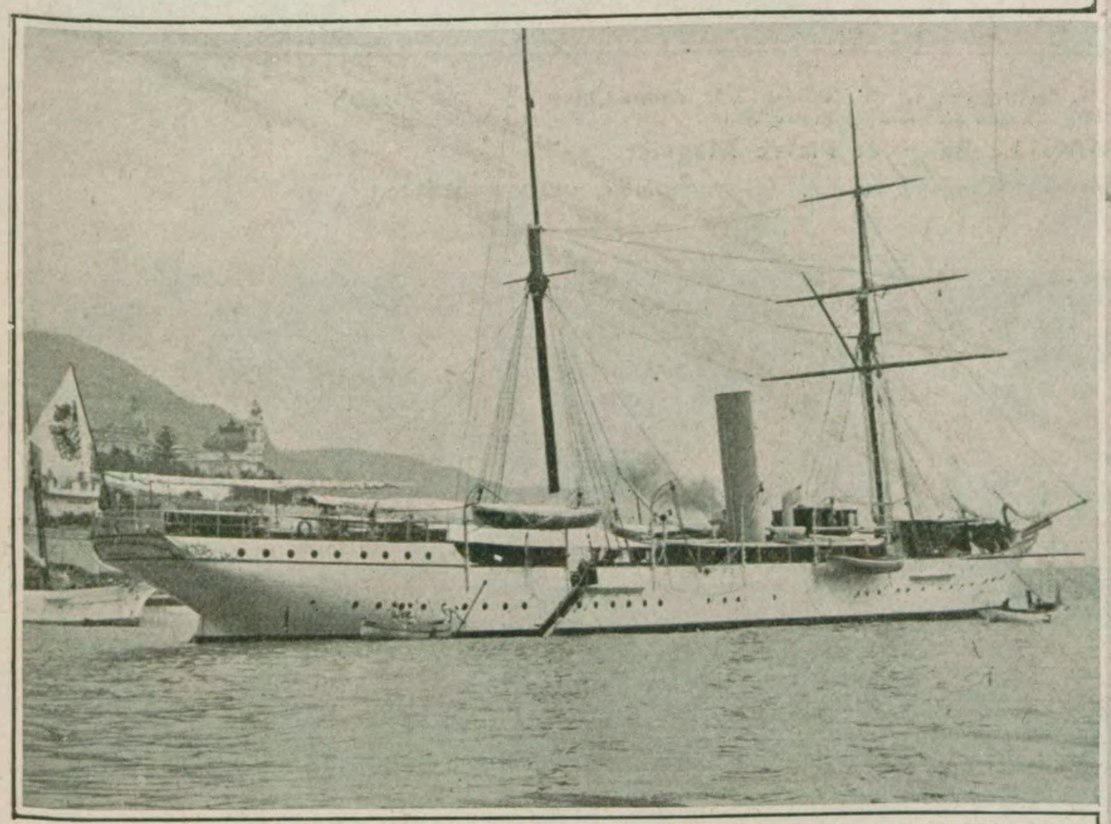
Le Prince de Monaco à motocyclette.

Pour se reposer de ses travaux scientifiques, Son Altesse fait de longues promenades à motocyclette.

tirer quelque parti de cette nouvelle application des moteurs à pétrole.

Le prince Albert est sportsman dans l'âme: alpiniste, on le voit, le piolet à la main, gravir les glaciers du Spitzberg; chauffeur, il parcourt à motocyclette la distance de Monaco à Paris; chasseur, il donne à son château de Marchais des chasses admirables dont il est lui-même l'un des plus brillants « fusils », et ces sports, au fond, il a l'occasion de les pratiquer tous dans ses campagnes scientifiques, c'est pour cela qu'il les aime.

Les sports aériens eux-mêmes trouvent chez Son Altesse un protecteur éclairé : on se rappelle l'hospitalité que trouva M. de Santos-Dumont à Monaco, quand



La *Princesse Alice*, le yacht de S. A. S. Albert Ier.

C'est un magnifique navire en acier de 75 m. de long et de 1.450 tonneaux; il file 14 nœuds et a fait de nombreuses croisières scientifiques aux Baléares, aux Açores, aux Canaries, au Spitzberg.

il voulut, pour la première fois, se risquer au-dessus de la mer. Et l'exploration de la haute atmosphère par de vastes cerfs-volants qui emportaient au plus haut des airs des instruments enregistreurs a été faite à bord de la *Princesse Alice* dans des conditions particulièrement audacieuses: le Prince, de son navire stoppé, a lancé un cerf-volant qui s'est élevé à 12 000 mètres, alors qu'en même temps la ligne de sonde accusait une profondeur de 6.000 mètres environ. La main d'un homme avait donc envoyé « simultanément » deux instruments d'observation dans deux infinis, l'un dans les abîmes de la mer, l'autre dans l'atmosphère, et la distance verticale de ces deux instruments était de 18.000 mètres.

C'est la première fois qu'une double exploration verticale a été tentée sur cette échelle.

Dans un livre rempli de science et de poésie, *la Carrière d'un navigateur*, le Prince a raconté ses campagnes et consigné ses impressions. Il faut lire ces pages pour en comprendre la haute philosophie noblement exprimée.

Quant aux résultats matériels de ces voyages, ils sont réunis dans un Palais de la Science que Son Altesse a fait édifier à Monaco, surplombant la mer, à quelques pas du vieux Palais des Grimaldi. Là sont réunis des collections inestimables, des spécimens uniques d'espèces profondes, des documents introuvables ailleurs, en un mot tout ce qui concerne la science de la mer : c'est le « Musée océanographique de Monaco ».

Et l'on peut compter que ce prince, jeune encore, avec la robuste santé qu'entretient la pratique des sports, continuera cette carrière de savant et augmentera ainsi le trésor déjà si riche des connaissances humaines.

A. Berget.

Le Prince alpiniste.

S. A. le Prince de Monaco est un alpiniste audacieux. Il rapporte de ses chasses à l'isard, dans le Tyrol, les plus beaux trophées que peut souhaiter un tel sportsman.

L'ESCRIME CHEZ PIERRE WOLFF

M Le Bargy. M. Adrien Vély. M. Breittmayer. M. Tarride. M. Armand Lévy. M. Magnier.
Mme S. Le Bargy (à côté est assis M. Pierre Wolff). Le maître Midelair.

Un assaut d'épée entre MM. Le Bargy et Pierre Magnier.

Ces fines passes d'armes sont très admirées par les habitués des matinées d'escrime du célèbre et sympathique auteur dramatique Pierre Wolff.

Le célèbre auteur du *Secret de Polichinelle*, M. Pierre Wolff, a eu l'heureuse idée de réunir, tous les vendredis matins, des intimes, pour tirer à l'épée chez lui. Des poules sont organisées dans son jardin. Y prennent part les amis du maître de la maison, c'est-à-dire tout ce que nous comptons de plus illustre à Paris dans le monde artistique, littéraire et même scientifique. Souvent des dames honorent de leur gracieuse présence ces réunions. Ainsi, à cette dernière séance d'armes, assistait Mme Simone Le Bargy, la grande artiste et la femme du sociétaire de la Comédie-Française. Les assauts sont présidés avec autorité par le maître Midelair.

Ces matinées d'escrime délassent Pierre Wolff de ses travaux littéraires, car la fatigue physique repose de la fatigue intellectuelle, délassements partagés sans doute par les fidèles de ses vendredis, et n'en ont-ils pas besoin plus que tout autres ces littérateurs, ces artistes, surmenés par la vie intense de Paris, eux dont la besogne journalière est accrue de plaisirs obligatoires; premières, dîners, soirées, etc. Les charmantes jeunes femmes qui assistent à ces poules à l'épée devraient se mettre également à faire des armes et en répandre la mode à Paris.

Nous avons quitté Pierre Wolff vendredi dernier, enchantés de ces quelques heures que nous venions de passer dans ce milieu à la fois si sportif et si parisiennement brillant. En partant nous lui souhaitâmes bonne chance pour sa nouvelle pièce : *L'Age d'aimer*, dont la première doit avoir lieu ces jours-ci au Gymnase.

M. Pierre Wolff fait le mûr avec le maître Midelair.

Le gravier n'a pas l'air de gêner les escrimeurs pour se fendre correctement et pour exécuter avec grâce ce salut qui, généralement, a lieu sur la planche.

ATTENTION !

Prochainement, la Vie au Grand Air *complètement transformée*

BAPTÊME DE LA "TURQUOISE"

M. le chanoine Dumont prononce une allocution.

En termes éloquents, M. le chanoine Dumont retrace les services que Mme du Gast a rendus à la cause de l'automobilisme et, parlant des moteurs à explosions, il fait preuve de véritables et de fort précises connaissances en navigation automobile.

Bénédiction de la *Turquoise*.

Le geste solennel de M. le chanoine Dumont portera bonheur au racer de Mme du Gast.

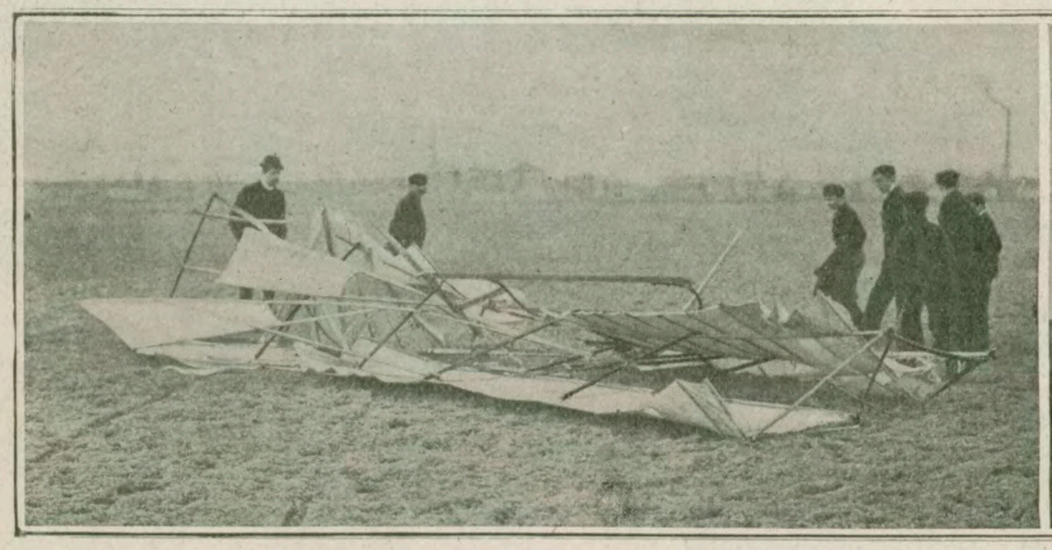
Mme Camille du Gast.

L'intrépide sportswoman a revêtu un costume élégant et pratique pour procéder aux essais.

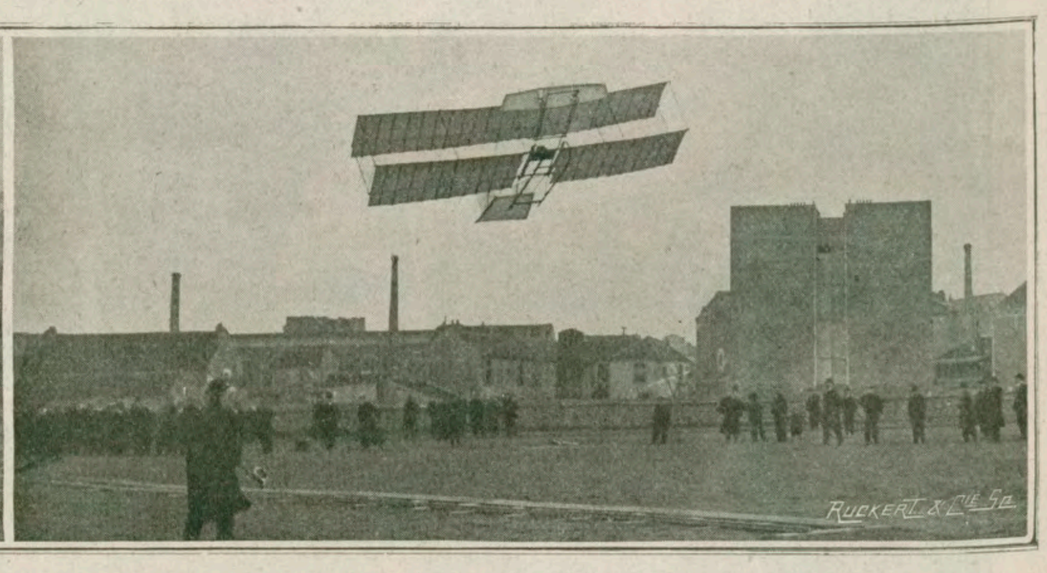
Ces jours-ci, ont eu lieu les derniers baptêmes des canots destinés au Meeting de Monaco. Mais tous les baptêmes n'ont pas été aussi brillants et aussi élégants que celui du racer la Turquoise, *construit pour Mme du Gast. Le jour du lancement, le Tout-Paris se pressait au Garage de la Basse-Seine ; S. A. S. le Prince de Monaco, parrain du bateau était représenté par S. E. le comte Balny d'Avricourt.* La Turquoise *est un ravissant racer de couleur bleu ciel, il porte un moteur Levavasseur à 8 cylindres ; sa coque sort de chez Tellier. C'est probablement le plus léger des bateaux de Monaco.*

AÉROPLANE ET AUTOMOBILE

L'aéroplane, tiré par une voiture automobile de 60 chevaux, va s'élever dans les airs.



Le câble est coupé, mais une saute de vent fait tournoyer l'aéroplane, qui s'abat et s'abîme sur le sol.

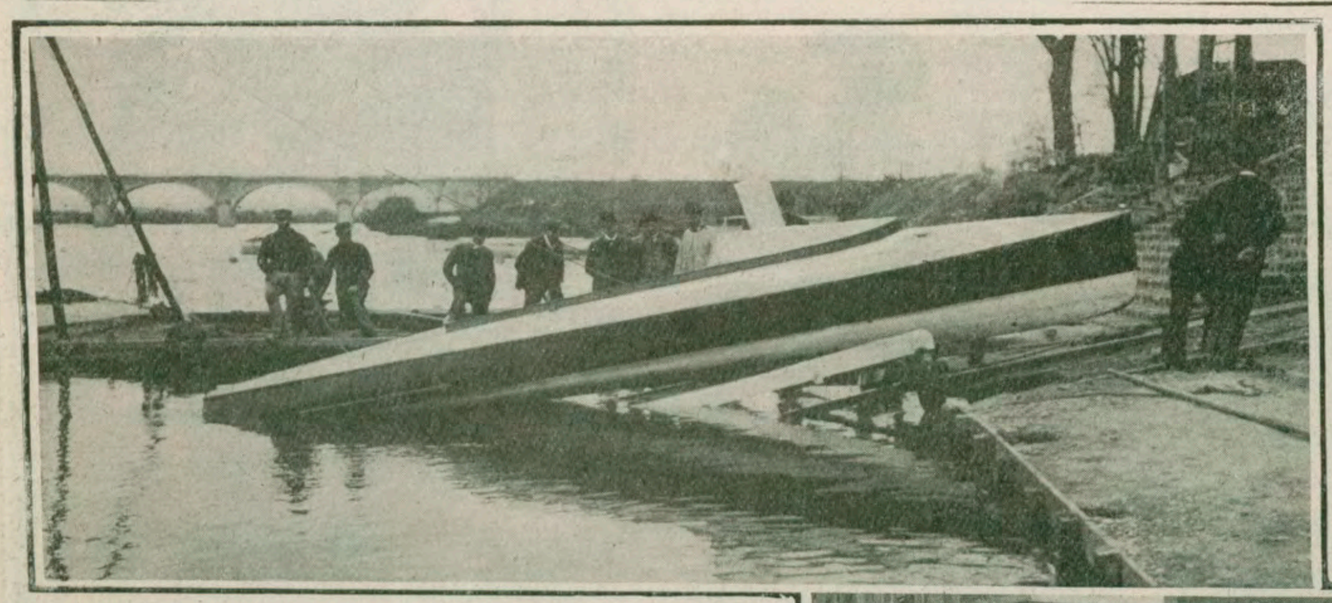


L'aéroplane monte rapidement à une trentaine de mètres, tiré par le câble.

M. Ernest Archdeacon a procédé, dimanche, au champ de manœuvres d'Issy, à l'expérience suivante : son aéroplane, du type Wright, lesté de sable et reposant sur une glissière, a été remorqué par une automobile de 60 chevaux, à la façon d'un cerf-volant ; il s'est élevé à une trentaine de mètres de hauteur. Malgré la chute de l'appareil, survenue par suite d'une avarie toute accidentelle, cet essai a fort bien réussi et sera la base d'une nouvelle méthode de lancement des aéroplanes.

AVANT LE MEETING DE MONACO

LES CANOTS EN VOYAGE



Hors de l'eau.

Les essais du canot ont donné pleine satisfaction ; il est amené sur le plan incliné de la berge.

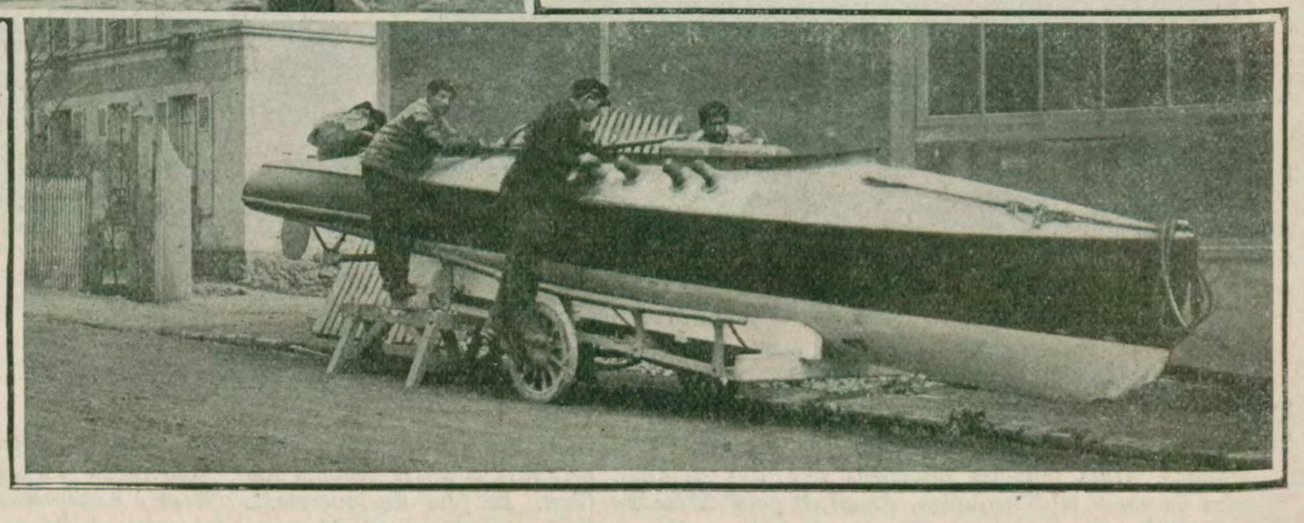
Nous voici à la veille du Meeting de Monaco. Les canots construits pour disputer les épreuves de séries et la Coupe du Prince Albert, dans les eaux monégasques, sont en route pour la principauté. Toutes les embarcations construites soit dans la région de Paris, soit dans des centres éloignés de Monte-Carlo, gagnent l'Exposition du boulevard de la Condamine par la voie ferrée. Seules, celles qui sortent des chantiers du littoral, Cannes, Antibes, se rendent à Monaco par leurs propres moyens. Ce n'est pas une petite affaire que de faire voyager un canot automobile de son chantier jusque dans la baie de Monaco et quelques détails à ce sujet ne sont pas sans intérêt.

Lorsqu'un canot a été commandé, dessiné, construit, et qu'il a reçu son moteur, on lui fait faire ses essais. C'est le travail délicat de la mise au point. S'il a donné satisfaction, son propriétaire se décide à lui faire disputer les épreuves pour lesquelles il l'a engagé dans le Meeting de Monaco.

Reste à l'expédier là-bas, ce qui n'est pas une mince besogne, au contraire.

Il n'y a qu'un moyen pratique de le diriger vers la Côte d'Azur : le chemin de fer.

A la rigueur, on pourrait l'envoyer à Monaco, soit par ses propres moyens, soit en remorque, soit sur un chaland, par les canaux, la descente du Rhône et la mer.



Sur le chariot.

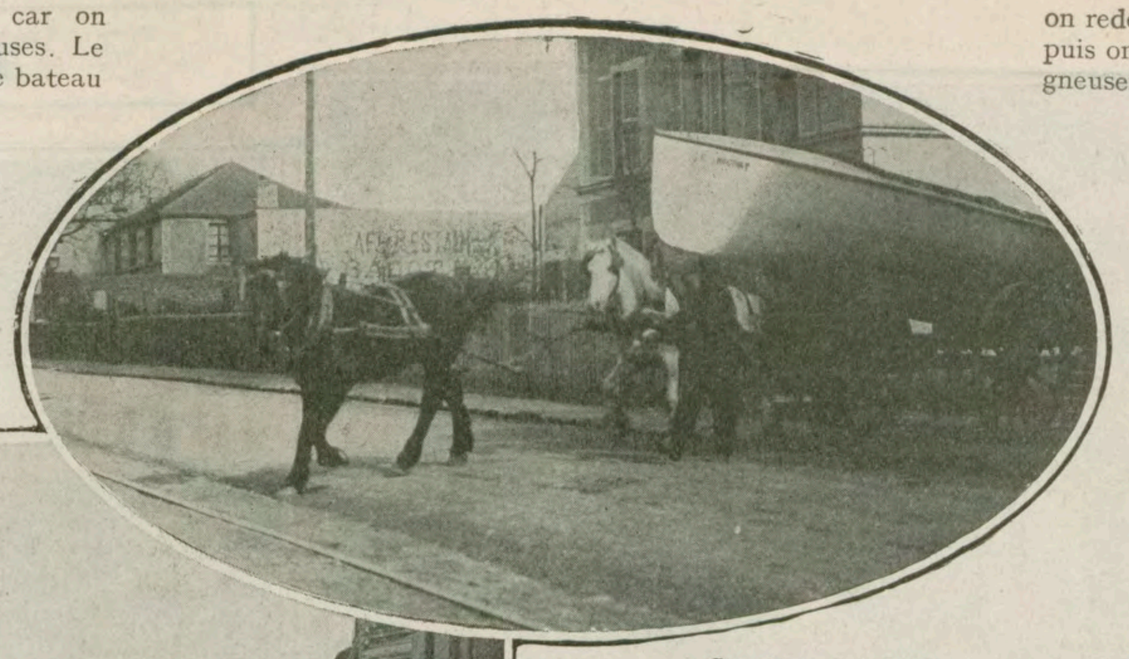
Les ouvriers procèdent à un sérieux amarrage de tous les organes du canot qui va faire 1.000 kilomètres... en chemin de fer.

C'est un procédé qui n'en finit pas, car on est à chaque pas arrêté par les écluses. Le trajet est long, fastidieux, il fatigue le bateau inutilement. Le transport par la voie ferrée est encore ce qu'il y a de plus simple.

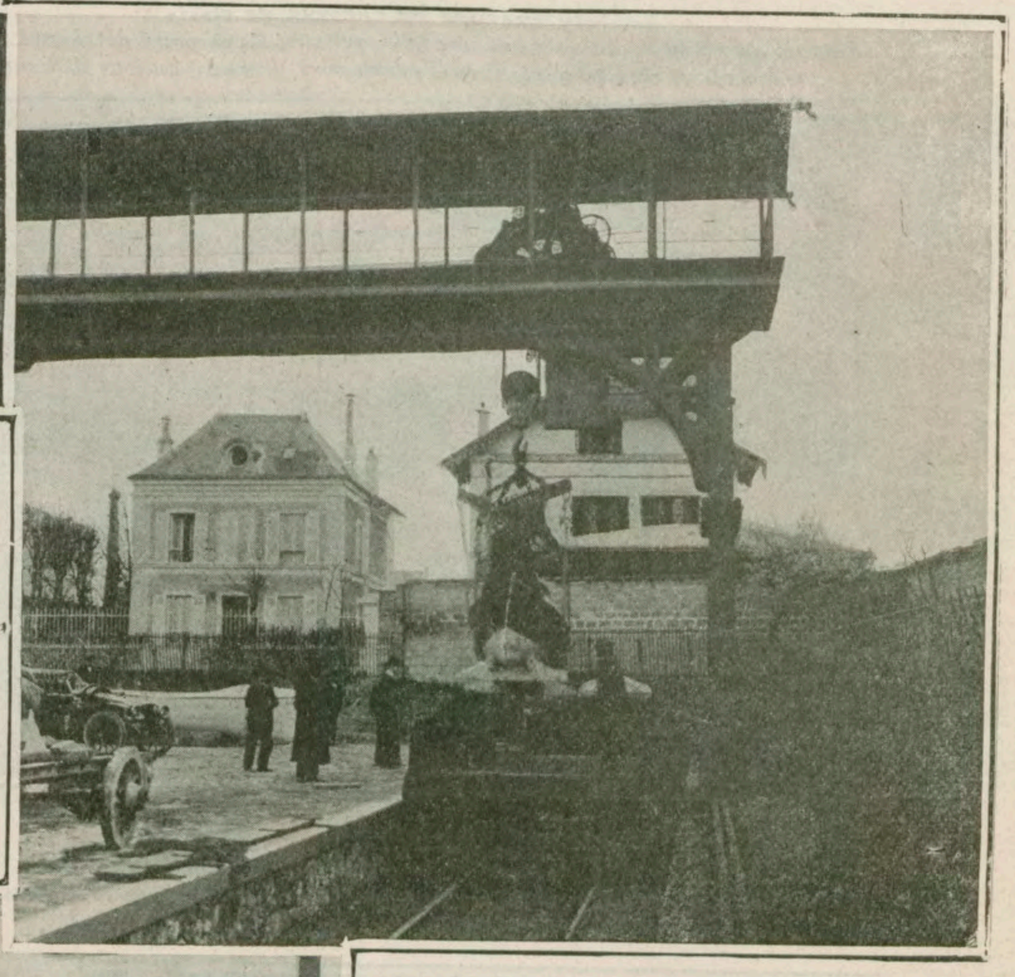
On tire donc le canot de l'eau, ses essais terminés, au moyen du procédé classique de la grue qui l'extirpe de l'élément liquide lentement, prudemment, après que l'on s'est assuré que les sangles qui soutiennent la coque sont bien fixées aux points qu'il convient pour que l'embarcation s'élève avec un équilibre parfait.

Dans les rues de Maisons-Laffitte.
Le canot s'achemine vers la gare à une vitesse à laquelle il n'est pas habitué.

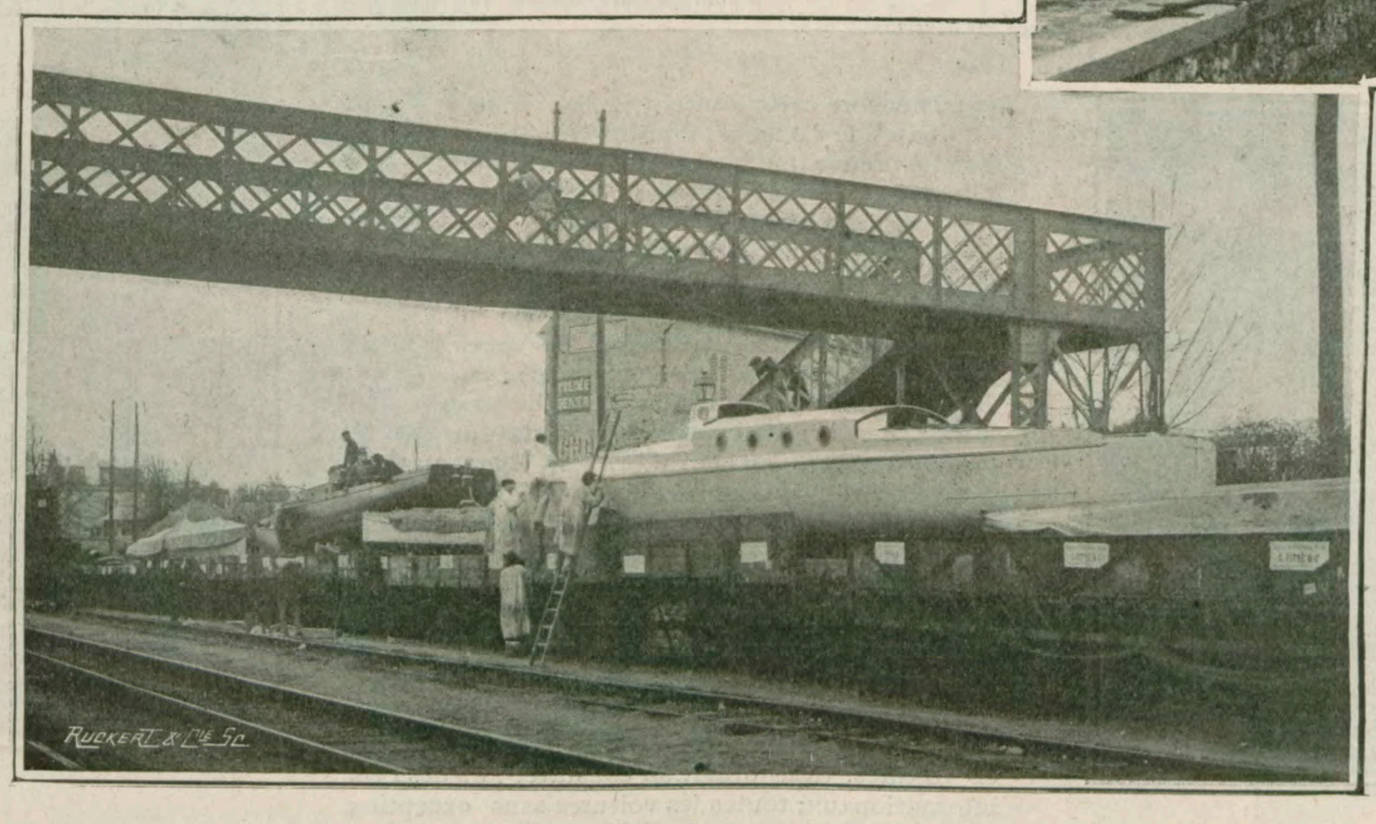
Un camion est tout prêt sur lequel a été posé le « ber », sorte de cale qui épouse les formes mêmes de la coque qu'elle doit recevoir. Sur ce ber, on dépose doucement le canot, on le débarrasse de ses sangles et on le fixe bien de façon que, en cours de marche, il ne subisse aucun ballant. Après quoi. les nobles bêtes conduisent en gare de départ le camion et son chargement. Ici, réapparition de la grue ; on soulève le canot et l'on transporte le ber sur un, deux ou trois wagons, suivant la longueur de l'embarcation ;



Sur la terre ferme.
Traîné par deux vigoureux chevaux, le canot prend possession de la rue.



Sur le truck.
Une grue puissante enlève la légère embarcation et la dépose sur son wagon.



Un train de canots.
Sur la voie de garage, avec un soin minutieux, on vérifie toutes les amarres des canots. Passant par la Ceinture, le convoi va rejoindre à Bercy le train spécial qui emporte la plupart des concurrents de Monaco.

on redescend le canot sur son ber, puis on l'habille. Le moteur est soigneusement protégé contre les intempéries, la coque elle-même est recouverte d'une housse qui l'enveloppe entièrement. Bien entendu, on enlève l'hélice, pièce particulièrement délicate qui n'a pas besoin de recevoir le moindre choc. Et en route pour Monaco A Monaco-gare, nouvelle intervention de la grue pour poser le canot sur un camion qui le conduit à l'Exposition. Le camion le conduit au ponton-grue mobile qui le dépose à l'emplacement qu'il doit occuper.

Si l'embarcation pèse plus de 6 tonnes maximum, de la grue de Monaco-gare, on est obligé de la débarquer à Toulon, où le matériel de la marine la met à l'eau. De là, elle gagne doucement Monte-Carlo par la mer.

La besogne est, on le voit, assez compliquée; elle est en somme fort délicate, car il faut éviter à tout prix les avaries ; la moindre détérioration à l'extérieur de la coque peut, en effet, nuire à la vitesse ; aussi les constructeurs veillent-ils avec un soin infini à l'embarquement et aux diverses manutentions qui ont lieu pendant le voyage.

Les futurs triomphateurs du grand meeting d'avril sont emportés ainsi, à petites journées, en un train dont l'aspect est véritablement original ; pour qui les a vus se mouvoir sur les flots avec leur apparence d'êtres animés, il semble qu'ils devraient trépigner d'impatience lorsqu'ils subissent, liés sur leur ber, les lenteurs de la petite vitesse, arrêts dans les gares, stationnements interminables sur les voies de garage.

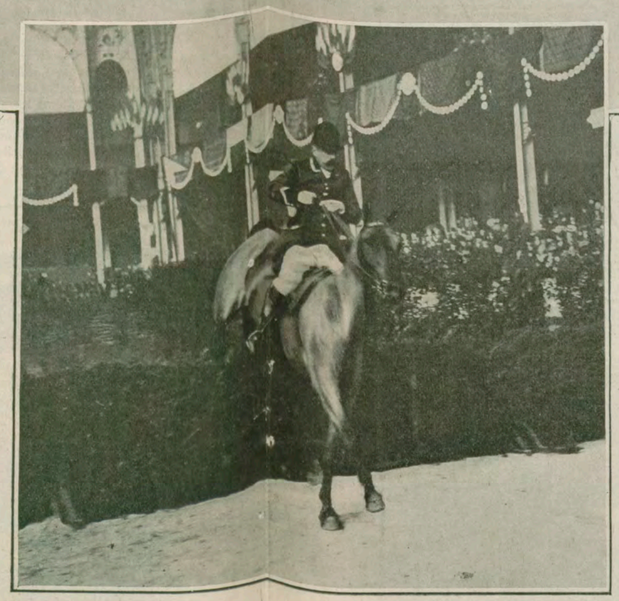
GEORGES PRADE.

LE CONCOURS HIPPIQUE

Le jury examine les chevaux de classe.
Jamais on ne vit à un concours une telle quantité de chevaux de classes : 445 furent examinés et classés par le jury d'admission, le matin du jour de l'ouverture.

Apollon.
Apollon 5 *a., par Laurier et Coquette, à M. A. Roy. Prix de la 4e classe, 2e division.*

Le défilé des chevaux de classe.
Le jury pour l'attribution des prix d'honneur des classes aux chevaux attelés fait d'abord défiler devant lui tous les attelages, il en retient un certain nombre qui seront les lauréats des prix et des flots.

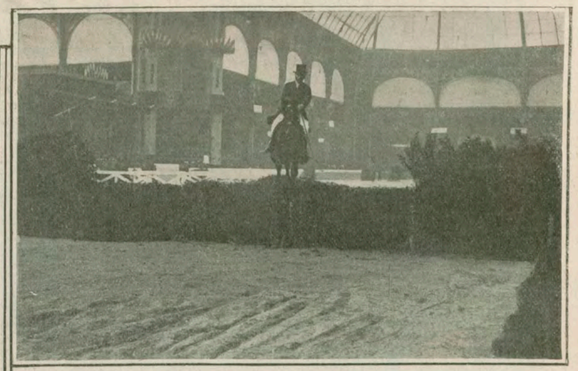


Le gagnant du Parcours de chasse.
Trappiste, *à MM. Maillard et Deniau, monté par le capitaine Maillard, gagne le Prix Juigné, parcours de chasse, battant 42 concurrents.*

Le Prix extraordinaire des chevaux de parc (1re et 2e divisions).
(Batailleur, *cheval rouan, 6 ans, par Ocelot et Kenippe, à M. Auguste Roy Batailleur a paru sur les hippodromes et gagné près de 20.000 francs en deux ans; il trottait en 1 m. 39 s.*)

Plus encore cette année que les années précédentes, le Concours Central Hippique de Paris est une preuve que le cheval d'une époque répond aux exigences de l'époque ; pour les grands voyages, pour la route, c'est l'automobile qui vient en première ligne, cependant le cheval a encore ses nombreux et très fidèles partisans ; mais aujourd'hui le cheval de voiture surtout est plutôt un cheval de plaisir qu'un cheval de service. C'est pourquoi, nous n'avons que très peu vu, au Concours hippique de cette année, le cheval de classe moyenne et le grand carrossier ; la faveur est au cheval de luxe, au cheval brillant, léger, qui a du sang, de belles actions et qui est vite. Nombreux ont été les lauréats des prix de classes, de belle origine demi-sang, fils de Cherbourg, de Presbourg, de Nabucho, de Juvigny, de Harley, etc., anciens trotteurs d'hippodromes présentés par les grands marchands de Paris et de province, les Roy, les Vanderheyden, les Chevalier, les Hodan, les Ciron, les Hourcade, etc.

Il y a aussi une transformation dans les modèles de voitures, transformation constatée lors des Prix internationaux; toutes les voitures sans exception étaient des voitures légères, jamais même on ne vit tant de ces voitures dites « américaines » qui sont presque, tant elles sont légères, des voitures de courses.



Le saut d'une haie.
Cheap, *à M. Froger des Chênes. Prix du Prix d'Essai.*

Le premier Prix des chevaux de parc (1re division).
Bluette, *jument baie, 4 ans, par Jongleur XII et Nini, à M. Alexandre Mordel, présentée par M. Ciron (École de dressage de Nantes).*

Les sauts d'obstacles ont à peine commencé, nous n'avons eu que des épreuves pour ainsi dire éliminatoires ; là aussi on a pu constater combien le modèle s'était amélioré. Au lieu de ces vieux routiers des pistes de l'Hippique, ce sont de *vrais* chevaux de chasse et même des chevaux de classe, comme Cap de Joux, ancien lauréat d'Auteuil et du Bois sous la casaque de M. Merino ; Alphonsine, qui gagna brillamment notre raid monté Bordeaux-Paris, puis la cavalerie de M. Leclerc, que j'ai présentée à nos lecteurs la semaine dernière, et bien d'autres encore.

Certes, au point de vue « taquet », il y a, cette année, plus de fautes, mais le spectacle y gagne pour les vrais amateurs. Le meilleur cheval n'est pas celui qui sait éviter les taquets, c'est celui qui aborde franchement les obstacles et saute sans bourrer dans l'obstacle.

Si les questions de taquets intéressent surtout les vrais hommes de cheval, le grand public ne cache pas sa préférence pour les séances plus spectacles : le parcours de chasse dont nous parlons plus loin, les défilés des attelages de commerce, les épreuves de sauts par groupes, les carrousels des écuyers de Saumur qui auront cette année un éclat incomparable.

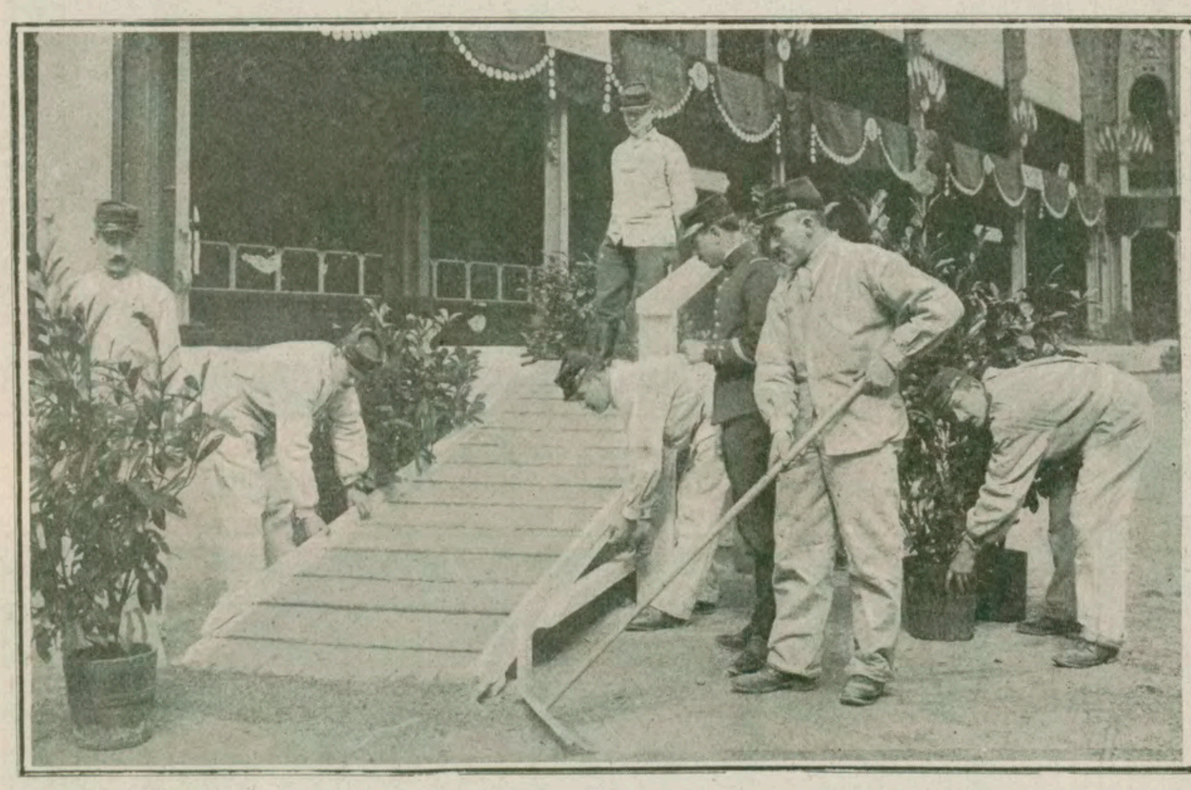
Paul Mégnin.

La remise du Prix.
M. Carle de Baumont remettant son prix à M. Ciron qui présentait Bluette (1er *Prix*, 1re *Division*).

A L'HIPPIQUE ✣ LE PARCOURS DE CHASSE

CE QUE LES SPECTATEURS NE VOIENT PAS

L'ÉPREUVE « en parcours de chasse » qui porte le nom du regretté président de la S. H. F., marquis de Juigné est de création récente; elle date, pour le Concours central de Paris, de 1901. Il n'y a plus de taquets et les chevaux sont classés par le temps mis à accomplir le parcours qui se compose de tous les obstacles que l'on peut rencontrer en suivant un laisser-courre ; certains obstacles ne se sautent pas; il y a, en effet, un passage de butte un pont avec garde-fou d'un côté seulement, une barrière des champs que le cavalier doit ouvrir en mettant pied à terre, etc. Evidemment, en forêt, les veneurs ne sautent pas coup sur coup autant d'obstacles et dans un temps aussi restreint; mais l'épreuve est intéressante et très « public ». Cette année, au lieu de passer à gué la rivière, les cavaliers la sautaient. L'épreuve a été gagnée par Trappiste, à MM. Deniau et Maillard, monté par le capitaine Maillard.



La construction du pont.

Les chevaux habitués à être embarqués passent facilement cet obstacle; quelques-uns seulement sont effrayés du bruit de leurs sabots sur les planches.

Le mur qui marche.

Les cuirassiers construisent un mur... fait de grandes caisses ajustées les unes à côté des autres.

L'installation du tronc d'arbre.

Le plus dur des obstacles du parcours, qui figure des arbres abattus en travers de la route.

La pose de la barrière fixe.

Sous la direction d'un maréchal des logis, cuirassiers et hommes d'équipe de la S. H. F. établissent la barrière fixe.

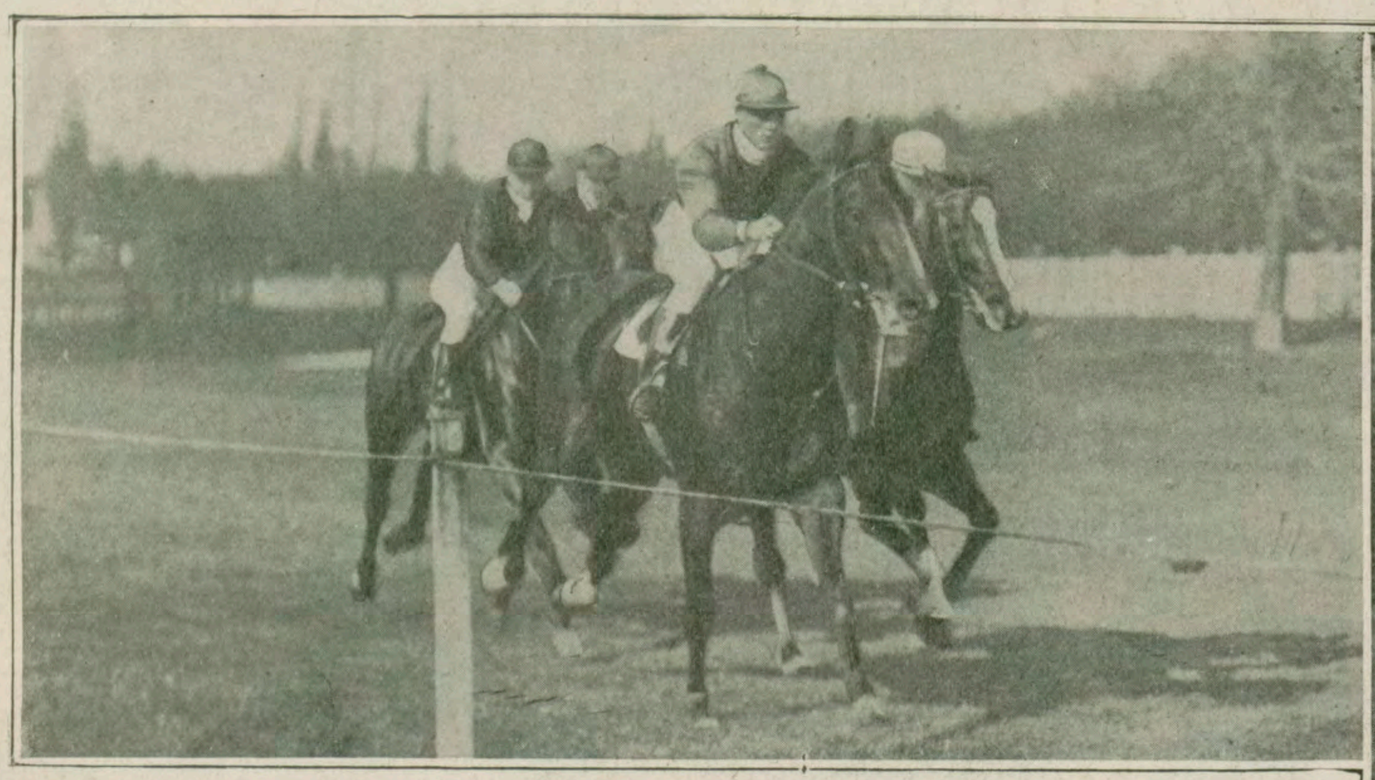
Devant la rivière.

M. Collière, secrétaire général de la S. H. F., fait réparer la rivière et répandre du bouchon pour adoucir la dureté du terrain.

Mlle RANDAL EXÉCUTANT UN SAUT PÉRILLEUX EN AUTOMOBILE Dessin de Widhopft.

Voici un exercice qui laisse loin derrière lui les nombreux loopings *qui ont, ces dernières années, secoué les nerfs des amateurs d'émotions nouvelles. Dans le hall du Casino de Paris, une automobile, conduite par une jeune femme. Mlle Randal, exécute dans le vide un véritable saut périlleux. La piste que parcourt l'automobile se compose de deux parties séparées par un vide d'une dizaine de mètres. La première partie, très inclinée, donne à la voiture la vitesse nécessaire pour franchir ce vide, et au moment où elle va le franchir, un puissant levier à ressorts se déclenchant, la projette en l'air et lui fait exécuter un saut périlleux complet.*

LA RÉOUVERTURE DE LONGCHAMP



Le Prix de la Bourse (10.000 fr. — 2.200 m).

A l'entrée du petit bois, Fifre II (arrivé 1er), à M. Michel Ephrussi (Nash Turner), est en tête, à la corde. A côté de lui, Torquato Tasso, à M. Mills (Shields); derrière, Rataplan (arrivé 2e), au comte de Moltke-Hvitfeld (G. Stern), à la corde, et Maximum, à M. de Brémond (Ransch).

Fifre II, à M. Michel Ephrussi, est redevenu le crack qu'il était l'an dernier, et Saint-Michel, à M. Ed. Blanc, s'est révélé comme un crack nouveau : telle fut la caractéristique de la journée de réouverture de Longchamp.

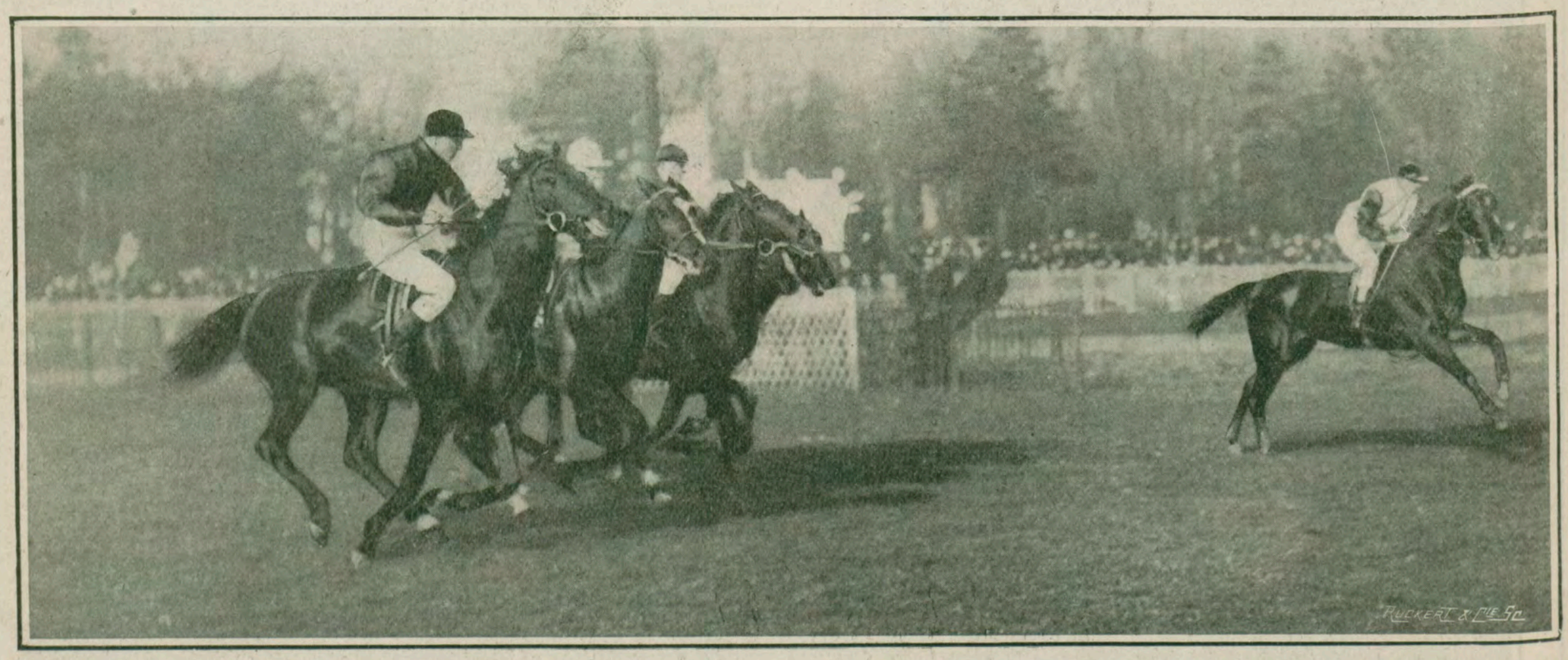
Qui donc disait qu'il était impossible de remettre sur pied — pour courir en plat — un cheval claqué ? Certes, le cas est rare, et l'on a vu souvent des chevaux d'obstacles dont la carrière paraissait irrémédiablement compromise reparaître sur le turf et remporter des victoires ; les exemples en courses plates se comptent. L'entraîneur d'Ockuysen a réalisé un véritable tour de force avec Fifre II, à M. Michel Ephrussi ; l'an dernier, le fils de Gospodar, qui était considéré comme un des meilleurs chevaux de son année, claqua à l'entraînement et c'est sur trois pattes qu'il arriva chez l'entraîneur d'Ockuysen auquel M. Michel Ephrussi venait de confier la direction de ses chevaux. Pendant plus de trois mois, avec une patience et une ténacité qui font honneur à M. d'Ockuysen, celui-ci massa — ne fut-il pas, après son stage de trois ans à l'Ecole vétérinaire d'Alfort, élève de l'Ecole de massage de Stockholm? — le boulet de Fifre II, qui avait exactement une déchirure de la gaine ; certes, si le suspenseur du boulet avait été rompu, massage et frictions n'auraient donné qu'un maigre résultat ; mais, dans le cas, il était possible de remettre sur pied l'ancien crack. Après avoir suivi le régime habituel des chevaux de l'entraînement d'Ockuysen : mashes au thé de Kola et sucre, Fifre II est redevenu le Fifre II du commencement de l'année 1904.

Quant à Saint-Michel, à M. Ed Blanc, qui n'avait paru sur le turf qu'une seule fois pour opposer une belle résistance à Poppée II, il a beaucoup gagné en prenant un an d'âge ; il s'est révélé, dimanche, comme un nouveau crack de l'écurie formidable, battant avec facilité un lot en vérité un peu modeste à part Cypriote qui était très nerveuse.

Franc-Picard.

La rentrée du Prix de Fontainebleau
(15.000 fr. — 2.200 m.).

Saint-Michel, *par Winckfield's Pride et Simona. Eleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman; jockey, G. Stern.*



Le départ du Prix de Fontainebleau.

Cypriote, à M. de Pourtalès (O'Connor), très nerveuse au départ, est partie en tête en dehors des rubans. Ce fut la première application du nouveau règlement sur le départ au starting-gate. Derrière dans l'ordre, Coffrefort, à M. Delamarre (Shields); Saint-Michel, à M. Ed. Blanc (G. Stern); Novice, à M. de Brémond (Ransch), et Faun, à M. Michel Ephrussi (N. Turner).

LA RÉOUVERTURE DE BUFFALO

Piard. Fenn.

LE MATCH FENN-PIARD

Dimanche, le vélodrome Buffalo rouvrait ses portes. Le match Fenn-Piard était le clou du programme, et il était particulièrement intéressant de voir quelle figure ferait Fenn contre un de nos hommes les plus vites.

W.-S. Fenn, qui ne fut battu que par Kramer dans le Championnat d'Amérique 1904 où Menus Bedell était troisième, est un très bel athlète, très musclé, au coup de pédale puissant et souple, très impressionnant.

Installé depuis quelque temps à Paris, il vient peu à peu en forme. Samedi, dans un essai, il couvre 200 mètres en 12 secondes.

De son côté, Piard a suivi un entraînement spécial en vue de ce match et est, lui aussi, en pleine forme. Mais, malgré tous ses efforts, dans les deux manches du match, Piard ne peut empêcher l'Américain de gagner de deux longueurs très régulièrement. Friol sera-t-il plus heureux contre Kramer ?

LA COUPE DES PYRÉNÉES

Organisée par la *Dépêche* de Toulouse, avec le concours de la *Vie au Grand Air*.

Nous regrettons de ne pouvoir publier in extenso le règlement de cette intéressante épreuve ; nous nous ferons un plaisir de l'envoyer à ceux de nos lecteurs qui voudront bien nous en faire la demande.

LA PREMIÈRE ROUTE AUTOMOBILE

M. Bacon, organisateur, avec M. Vigneau, de la caravane de la Presse, donne ses instructions aux muletiers. A droite, MM. Amigues, de la *France*, et Maurice Martin, de la *Petite Gironde*.

La presse parisienne et la presse du Sud-Ouest, ainsi que l'Automobile Club de France et le Touring Club, ont été conviés à venir étudier sur les lieux mêmes le « Boulevard Automobile » qui devra relier Arcachon à Biarritz. Cette route aurait 135 kilomètres de longueur en suivant la côte, elle éviterait un détour considérable, par Bordeaux, aux automobilistes et aux cyclistes auxquels elle serait réservée. Ce sera la première voie spéciale de ce genre du monde entier.

L'HONNEUR revient au Sud-Ouest, déjà si remarquable par son initiative, d'avoir eu l'idée de créer la première route spéciale pour automobiles qui se fera au monde.

Idée grande, généreuse, due à deux hommes de haute énergie : MM. Bacon, maire de Labouheyre, et Maurice Vigneau, de Mimizan (Landes), qui furent aidés en cela, à Paris, par M. Joseph Journu, de l'Automobile Club de France, leur meilleur propagandiste dans les milieux sportifs.

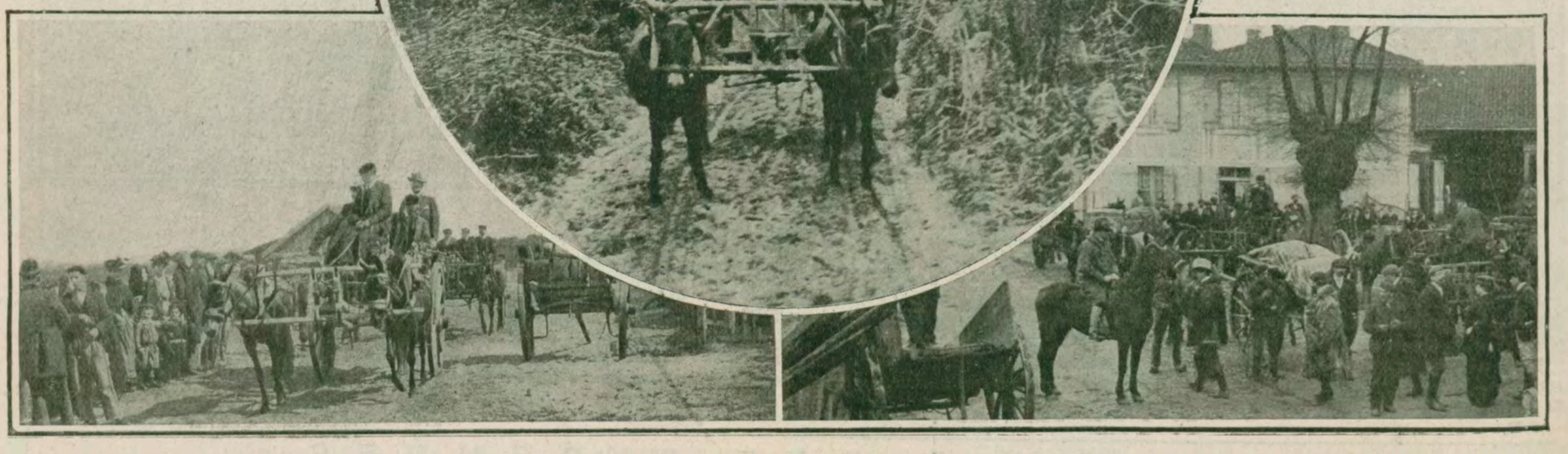
Le plan du « Boulevard Automobile » Arcachon-Biarritz est des plus simples : relier ces deux grandes stations balnéaires par une voie presque constamment rectiligne longeant sur environ 135 kilomètres le littoral océanien, à peu de distance des flots : 300 à 700 mètres. Sol spécial, formé de béton armé, d'une fabrication spéciale aussi, sur une chaussée de 20 mètres clôturée des deux côtés, pourvue de gardes-barrières et de passages, à niveau ou autres, et escaladant les dunes comme une route nationale ordinaire escalade les côtes, Coût : sept à huit millions. Rapport : un péage de 20 francs environ par automobile, mais variable suivant le type de la voiture, et de 5 francs environ par cycliste. Comme terrain, celui de l'Etat dans la presque totalité du parcours, avec faculté de rachat par lui dans un certain nombre d'années.

Donc, la caravane organisée par MM. Bacon et Vigneau se forma à Arcachon le 19 mars pour un voyage qui restera fameux dans les annales du tourisme français par son originalité et sa beauté.

Le dimanche 19 mars est employé à visiter la station classique d'Arcachon.

Le soir, réception grandiose chez M. Veyrier-Montagnères, maire d'Arcachon.

Le lendemain, lundi, 20 mars, c'est le véritable départ pour la grande lande, pour l'inconnu.



L'entrée à Biscarosse-Plage.
C'est à partir de ce hameau que commence la lande, où la caravane excite une vive curiosité.

Les plus intrépides montent sur les vifs petits chevaux landais; les autres sont cahotés dans les « bros », sortes de charrettes attelées de mules.

Le départ de Léon.
La caravane se reforme. M. Giraud, délégué de l'A.C.F., échange avec M. Journu ses impressions de voyage.

Dans la lande.

A travers ce que nous pourrions appeler la savane landaise, passe la longue file de véhicules rustiques et de cavaliers. Le paysage représente un véritable désert de sables, tachetés par-ci par-là de quelques bouquets d'ajoncs et de genêts. A droite, les dunes ondulées; de l'autre côté, les immenses forêts de pins, les "pignadas".

Embarquement sur l'étang d'Aureilhan.

Le temps va se gâter, les voyageurs hésitent à s'embarquer; les gens du pays ont soin de les prévenir que la traversée n'est pas sûre.

La caravane est prête à partir devant l'hôtel du Moulleau, près d'Arcachon Ah ! le curieux spectacle ! Pour véhicules, des « bros » du pays, charrettes attelées de mules, bêtes admirables de force et d'endurance, les seules capables de vaincre le sable mouvant, malgré leur membrure d'apparence si fine. Attelage de prix, d'ailleurs : 1.500 à 2 000 fr. la paire.

Deux minutes après, c'est la forêt, le désert, à travers les dunes.

Des chemins de sable où les roues enfoncent parfois presque jusqu'au moyeu, puis des pare-feu désertiques, boulevards de sable immenses, ondulés, gigantesques, artères colossales de la forêt.

Enfin, une petite agglomération tout au bord de la dune infinie : Biscarosse-Plage.

D'autres forêts encore, immenses elles aussi, qui font rêver de lointains continents. Elles sont entrecoupées de vastes espaces découverts nommés « lettes », en langue indigène.

Ce soir-là, après 60 kilomètres d'exploration — rude étape, certes - nous voici à Mimizan-Plage, première agglomération un peu importante du littoral.

Acclamations, banquet, discours et puis le repos réparateur bercé par le proche grondement des flots...

La plage de Mimizan sera le centre intermédiaire le plus important vers ce milieu du parcours de la route Arcachon-Biarritz.

Le lendemain, nous traversons de nouveau des « lettes » sauvages, des forêts immenses,

Le Boucaux.

Enfin, une route ! C'est ici que le boulevard projeté rejoint la route de Biarritz, en passant par Bayonne. Les membres de l'expédition ne sont pas mécontents de rouler sur un sol un peu plus uni et de voir s'approcher le terme de leur voyage.

Le coup de l'étrier.

Avant d'affronter les fatigues de la longue étape, les voyageurs portent la santé de la seule amazone de la caravane.

et tout à coup voici, en pleine pignada, en pleine forêt de pins, le grand phare de Contis qui se dresse sur nos têtes pour jalonner ces immensités.

Nous allons, ce soir-là, coucher là-bas, loin dans les terres, à Lit-et-Mixe. Accueil enthousiaste, banquet, toute la lyre quotidienne.

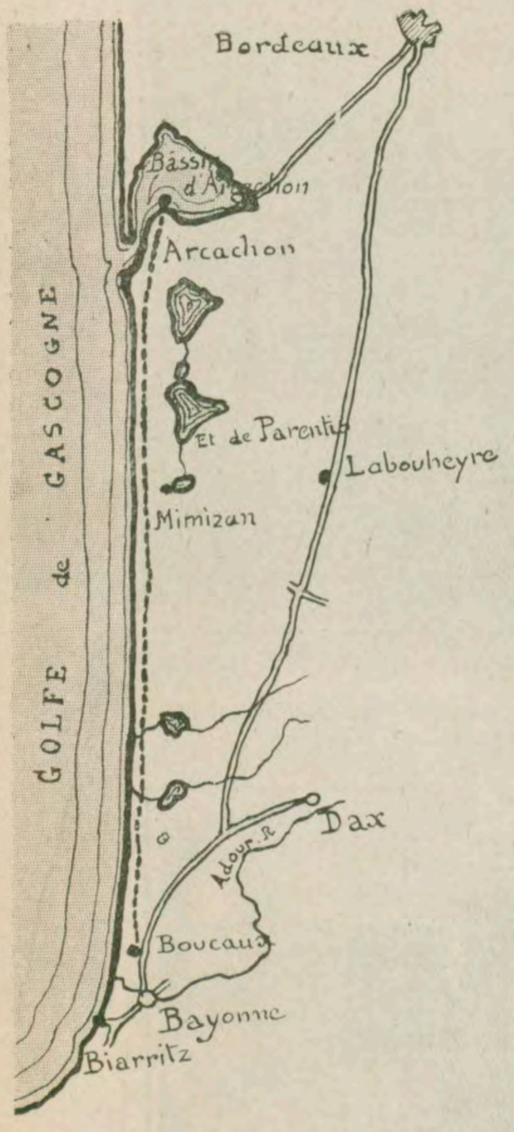
Le lendemain, étape admirable aussi — la troisième depuis Arcachon — nous sommes en plein Marensin, riche région des basses Landes. Ici le chêne-liège triomphe à côté du pin maritime. Parure exquise des clairières, des oasis qui, de-ci, de-là, se détachent en vert clair sur le vert foncé des pignadas où des moutons blancs se promènent parmi les fougères mordorées...

Nous traversons l'étang de Léon sur dix petites barques de pêche pavoisées aux couleurs nationales, gracieusement mises à la disposition de la caravane par M. le maire de Léon qui va présider notre banquet de midi.

Au crépuscule, c'est la grande magie qui commence aux approches de Capbreton. Des landes toujours, mais quelles landes !

A peine nos charrettes peuvent passer dans les fourrés; et parfois, du haut d'une dune, dans les espaces découverts où la brousse et les genêts sauvages enveloppent le serpent qu'y déroule notre lente caravane, on dirait quelque troupe d'émigrants perdue dans la savane...

Vieux Boucaux ! souvenir moyenâgeux ! Avant 1578, près d'ici, était le Port d'Albret disparu. Disparu aussi l'Adour qui coule



Le tracé du « Boulevard Automobile ».

Cette petite carte montre à nos lecteurs la route actuelle d'Arcachon à Biarritz, en faisant le détour par Bordeaux et en passant ensuite par Labouheyre, et le projet de la nouvelle voie (en pointillé) le long de la côte jusqu'au Boucaux.

Bayonne.

Sur le pont de l'Adour, la caravane défile en ordre parfait, précédée des cavaliers, parmi lesquels MM. Vigneau et Bacon, nos confrères Reichel, Méry, Branger, etc.

Biarritz.

Un vin d'honneur est offert à l'hôtel de ville de Biarritz par M. Forsans, le maire, et par la Municipalité, qui souhaitent la bienvenue avec une cordialité charmante et témoignent de leur désir de voir aboutir le beau projet sportif de MM. Bacon et Vigneau.

maintenant à 30 kilomètres plus bas! Nous suivons son lit desséché de jadis comme le suivra le Boulevard Automobile. Et nous couchons à Capbreton, après avoir longé à la nuit tombante l'étang d'Hossegor.

Pour notre quatrième et dernière étape, nous suivons la côte de près jusqu'à l'Adour, en longeant une dune immense dont le sommet est un plateau rectiligne de 12 kilomètres!

Nous sommes maintenant sur les bords de l'Adour, à son embouchure, point terminus du Boulevard. Nous remontons à Bayonne pour y traverser le fleuve, puis, nous revenons à son embouchure sur l'autre rive, et par la fameuse route de la Barre, nous gagnons enfin Biarritz, Biarritz la Belle.

Le rêve est achevé. Il fut trop court.

MAURICE MARTIN.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Sur le lavage des pneus.

Les pneus doivent être lavés, mais pas à grande eau, si l'on veut éviter le décollage et l'infiltration de l'eau à l'intérieur du pneu; la meilleure méthode consiste à passer sur le bandage une éponge imbibée d'eau ou encore une serpillière trempée dans l'eau et tordue au préalable pour en exprimer le trop-plein.

Nous voulons nous occuper aujourd'hui plus particulièrement du lavage des pneus à l'eau additionnée de pétrole. Beaucoup de chauffeurs, en effet, ont l'habitude de laver la carrosserie de leur voiture avec de l'eau à laquelle ils mélangent soit du pétrole ordinaire à brûler, soit une essence de carburation quelconque. Ce mode de lavage est très employé parce qu'il débarrasse parfaitement et facilement le vernis de la voiture de la boue ou de la poussière qui y adhèrent.

Nous estimons cependant qu'il ne faut pas se servir de ce mode de lavage pour les pneumatiques; il y a de graves inconvénients au point de vue de la durée des enveloppes.

L'explication en est fort simple et vous pouvez facilement vous en convaincre de la façon suivante :

Prenez un fil ou une petite plaquette mince en caoutchouc et laissez-les séjourner pendant un certain temps dans de l'essence ou du pétrole lampant : vous pourrez constater que ce fil ou cette plaquette gonflent de façon anormale, et en examinant de près le caoutchouc ainsi traité, vous vous apercevrez qu'il se désagrège et ne présente plus de résistance homogène à la pression du doigt. En un mot, la nature du caoutchouc a été modifiée par son immersion dans le pétrole.

L'explication en est facile : le pétrole est un solvant, c'est-à-dire un liquide ayant la propriété de dissoudre certains des corps avec lesquels on le met en contact.

Il a, en particulier, une influence néfaste sur le caoutchouc : il diminue considérablement sa résistance à la friction. Cette propriété est bien connue des manufacturiers qui la mettent en pratique lorsqu'ils veulent râper du caoutchouc à la meule. Elle est due aux matières grasses qu'il renferme, aux huiles lourdes en particulier, dont il reste des dépôts après évaporation des essences.

Par suite, l'inconvénient est d'autant plus marqué que le solvant est moins volatil. On comprendra facilement que les éthers de pétrole, qui sont essentiellement évaporables, attaquent beaucoup moins le caoutchouc que les pétroles lourds, comme le pétrole à brûler ordinaire.

Ce dernier s'évapore lentement et de façon tout à fait incomplète, laissant un résidu gras qui prolonge l'action dissolvante.

La route agit envers le bandage à la façon d'une râpe, et puisque le pétrole facilite le râpage du caoutchouc, nous ne pouvons qu'en déconseiller l'emploi pour le lavage des pneumatiques.

MICHELIN ET CIE.

NOS ECHOS

Finance

...CHEC de l'emprunt russe faisait, ces derniers ...emps, l'objet de toutes les conversations dans ...onde financier, d'autant plus que son ajourne... n'avait pas été étranger à l'indécision, aux ...ations qui s'étaient manifestées à plusieurs ...ses sur le marché, paralysant momentanément ...xcellentes dispositions. Aujourd'hui, on ne ... plus que de l'accord qui s'est établi au sujet ...t emprunt, lequel se fera en 5 o/o, amortissa... ...n 15 ans. A cette bonne nouvelle vient s'ajou... ...elle de l'emprunt turc, qui paraissait abandon... ...t aussi celle d'un prochain emprunt serbe, ... parler de celui des Tabacs Portugais... Voilà ...mal d'affaires sur la planche, qui vont fournir ...nombreux capitaux disponibles autant d'occa... ... de se placer.

C. LEVRAI.

Officiers Ministériels

A adj. s. 1 ench. Ch. des Not. Paris, le 4 avril 1905.
PROPR. A VAUCRESSON C^e 15.200 m. M. à pr. 100.000 francs.
S'adr. à M^e AGNELLET, not. Paris, 11, r. de Rome.

MAISON à Paris, boul. Voltaire, 241. C^e 667 m. R. br. 27.000 fr. M. à pr. 225.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. des Not. Paris, le 4 avril. S'adr. à M^es Bachelez, HUGUENOT, 50, rue de la Boëtie.

Adj. et. M^e BÉTHEUIL, not. Grisy, le dim. 16 avril 1905, 1 h., Domaine de Grisy (S.-et-O.), 44 kil. et 1 h. de Paris, **JOLI CHATEAU** parf. état. 2 sal., salle de billard, 12 ch. maître, vastes communs, parc 34 h. Avec ou sép., FERME 132 h. louée 10.474 fr. et 15 h. bois. Pays de chasse. Désign. avec vue photogr. adressée sur demande.

G^de MAISON à Paris, r. Fourcroy, 18-20. C^e 1.478 m. R. b. 85.498 f. M. p. 960.000 f. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, le 18 avril 1905. S'adr. à M^e LANQUEST, notaire, 92, boulevard Haussmann.

TERRAIN et Pavillon, av. Versailles, 89. C^e 505^m. Fç. 30^m90. M. p. 45.000 f. Adj. s. 1 ench. Ch. N. 11 avril M^e LABITTE, n^re, 8^s, b. Malesherbes.

MAISONS à Paris, r. Aumaire, 37. R. b. 5.000 f. M. p. 30.000 f. Même rue, 39. R. n. 4.000 f. M. p. 25.000 f. R. des 5-Diamants, 20. R. n. 1.700 f. M. p. 5.000 f. A Vincennes, r. Strasbourg, 56, lib. M. p. 10 000 f. Adj. Ch N 11 avril. M^e THÉRET, n^re, 24, b. St-Denis.

VENTE AU PALAIS
le 15 avril 1905, à 2 heures, d'une
MAISON SISE A ASNIÈRES (SEINE)
Rue Charles-Emmanuel, n° 7.
Louée 1.140 francs.
Mise à prix : 8.000 francs.
S'adresser à M^es DERNIS, avoué; Braun, notaire à Saint-Maur.

MAISON à Paris, r. Ste-Croix-de-la-Bretonnerie, 46. R. br. 8.570 fr. Charges 1.277 f 28. M. à p. 110.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 11 avril. S'adr. à M^e FAUCHEY, notaire, rue du Louvre, 3.

CHATOU (S.-et-O.). Propriété, av. des Tilleuls, 4. 1.758^m env. M. p. 22.000 f. Adj. 1 ench. Ch. N. Paris, 18 avr. M^e FAY, not., Paris, r. St-Florentin, 11.

OBJETS D'ART ET D'AMEUBLEMENT
anciens et de style.
Tableaux anciens et modernes, appartenant à Madame de R...
Vente Hôtel Drouot, s. 1 ench., les 4, 5, 6 avril. C. Pris. M^e P. CHEVALLIER, 10, r. Grange-Batelière. Experts : MM. Mannheim et Féral.

Propriété à Paris, **R. MÉNILMONTANT,** 36. C^e 1.250^m env. R. b. 23.030 f. M. p. 175.000 f. Dû Cred. Fonc. 102.288 f 90. Adj. 1 ench. Ch. des Not. Paris, le 18 avril. S'adr. aux not. M^es Mouchet et MICHELEZ, 50, av. Wagram, dép. ench.

VENTE au Palais de Justice à Paris, le 12 avril 1905, à 2 heures.
En 3 lots, avec faculté de réunion :
GRAND TERRAIN A PARIS
Quai de la Marne, 42, 44, 46, 48, et rue de Thionville, 27, 29 et 31.
1^er lot : Contenance : 1.056 m. 57. Revenu brut : 6.000 francs. Mise à prix : 60.000 francs.
2^e lot : Contenance : 2.791 m. 95. Revenu brut : 10.200 francs. Mise à prix : 120.000 francs.
3^e lot : Contenance : 2.846 m. 09. Revenu brut : 12.000 francs. Mise à prix : 120.000 francs.
S'adresser, pour renseignements, à M^e DURNERIN, avoué à Paris, rue de Lille, 43; à M^es Depaux-Dumesnil et Thorel, avoués, et à M^e Georges Morel d'Arleux et Chevillard, notaires.

PROPté r. du Théâtre, 109. C^e 568^m. Rev. 11.160 f M. à p. 120.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. No Paris, 11 avril 1905. M^e BOURDEL, not., 30, r. Beure